Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3379**

15. Wahlperiode 16. 06. 2004

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Michael Kauch, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Jürgen Koppelin, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Ökologische, gesundheitspolitische, ökonomische und technische Aspekte der Debatte über Dieselrußpartikel

Für Dieselrußpartikel gilt zurzeit in der EU die Abgas-Richtlinie EURO III, die einen Emissionswert von 0,05 g/km festschreibt. Ab 1. Januar 2005 gilt nach der Richtlinie EURO IV ein Grenzwert von 0,025 g/km. Die Umweltministerkonferenz (UMK) der Länder hat in der 61. UMK u. a. beschlossen, dass bis zum Jahr 2010 für PKW und leichte Nutzfahrzeuge ein verbindlicher Partikelgrenzwert von 0,0025g/km angestrebt werden soll.

Im Hinblick auf die Auswirkungen von Dieselrußpartikeln auf die Gesundheit spricht das Umweltbundesamt (UBA) davon, dass allein durch den Einbau von Dieselrußpartikelfiltern jährlich 14 000 Todesfälle durch Krebs und Atemwegserkrankungen verhindert werden könnten („UBA-Verkehrsexperte Axel Friedrich“ laut AP vom 8. Juni 2004). Der BUND redet sogar von jährlich rund 18 000 Menschen, die durch Dieselabgase vorzeitig sterben müssten (AFP vom 7. Juni 2004). Grundlage der Abschätzungen ist jeweils die so genannte Wichmann-Studie.

Bundeskanzler Gerhard Schröder hat sich am 7. Juni 2004 mit Vertretern des Verbandes der Europäischen Automobilindustrie darauf geeinigt, dass die EU-Kommission aufgefordert werden soll, bis Ende 2004 gemeinsam mit der Industrie eine Richtlinie zu schärferen Abgasgrenzwerten (EURO-V-Norm) vorzuschlagen. Auf deren Basis will sich die Bundesregierung ab 2005 für eine Förderung von Kraftfahrzeugen einsetzen, die bereits die Grenzwerte der EURO-V-Norm erfüllen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Zulassung von Diesel-Kfz in Deutschland zahlenmäßig in den letzten Jahren entwickelt?
2. Wie hoch ist der Marktanteil deutscher Hersteller an den in Deutschland zugelassenen Diesel-Kfz, wie hoch ist der entsprechende Marktanteil in Europa?

3. Wer hat am Treffen zwischen Bundeskanzler Gerhard Schröder und dem Verband der Europäischen Automobilindustrie am 7. Juni 2004 vonseiten der Bundesministerien teilgenommen?
4. Was sind die konkreten Ergebnisse der Gespräche vom 7. Juni 2004?
5. Welche Rolle hat das Thema Dieselruß nach Kenntnis der Bundesregierung bislang auf europäischer Ebene gespielt und wie ist der aktuelle Sach- und Diskussionsstand auf europäischer Ebene?
6. Welches werden aus Sicht der Bundesregierung die nächsten Schritte auf europäischer Ebene sein und wie wird sich die Bundesregierung hieran konkret beteiligen?
7. Wird die Bundesregierung aufgrund der Ergebnisse des Gesprächs vom 7. Juni 2004 selbst initiativ werden, und wenn ja, welche Initiative will die Bundesregierung konkret ergreifen?
8. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer politischen Einigung im Rat über die EURO-V-Grenzwerte?
9. Wann werden diese Grenzwerte dann nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich in Kraft treten?
10. Hat die Bundesregierung die so genannte Wichmann-Studie einer kritischen Überprüfung unterzogen, und wenn nein, warum nicht?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die so genannte Wichmann-Studie, insbesondere teilt die Bundesregierung die erwähnte Auffassung des UBA?
12. Hält die Bundesregierung angesichts der innerhalb des Kabinetts geführten Diskussion über die Notwendigkeit zur weiteren Verringerung von Dieselrußpartikelemissionen die bis zum 31. Dezember 2005 geltende Steuerbefreiung für bis zum 31. Dezember 2004 erstmals zugelassene Diesel-PKW, die die EURO-IV-Norm einhalten, für sachgerecht, und wenn ja, wie begründet sie ihre Auffassung?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die so genannte Wichmann-Studie unter Berücksichtigung der daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen auf die Mortalität infolge von Dieselabgasen, insbesondere wie bewertet sie die gegenüber der Studie erhobenen Einwände,
    a) dass aus pathogenetischer Sicht bei einem normalerweise in der Medizin umfassenden und ganzheitlichen Verständnis von Krankheitsursachen der im Gutachten gewählte Bewertungs- und Berechnungsansatz unzutreffend sei?
    b) dass ein Großteil des Gutachtens lediglich aus der Zusammenstellung der Daten bekannter Studien bestehe, wobei eine kritische Diskussion der Studienergebnisse meist fehle, z. B. der in anderen Studien diskutierte Einfluss von Schwefeldioxid unbewertet bliebe?
    c) die im Gutachten genutzte Methodik nicht bei der Weltgesundheitsorganisation WHO beschrieben sei und fraglich sei, inwieweit ein erstmalig genutzter Ansatz bereits als wissenschaftlich validiert betrachtet werden könne?
14. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass in den letzten Jahren Dieselrußpartikel verstärkt in solchen Größen emittiert werden, die lungengängig sind, und wenn ja, worauf ist diese Entwicklung zurückzuführen?
15. Welche Techniken zur Reduzierung der Dieselrußpartikelemissionen sind der Bundesregierung bekannt und wie bewertet sie diese jeweils?

16. Welche Auswirkungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Nutzung von Dieselrußfiltern auf den Kraftstoffverbrauch und insbesondere auf andere Schadstoffemissionen, wie Kohlenwasserstoffe, Stickoxide, Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?
17. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Nachfrage nach mit Dieselrußfiltern ausgerüsteten PKW bzw. nachrüstbaren Dieselrußfiltern in den letzten Jahren entwickelt?
18. Wie hoch sind bzw. wären nach Einschätzung der Bundesregierung die Kosten je PKW für die Ausrüstung mit Dieselrußfiltern bzw. deren Nachrüstung?
19. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Staat nicht eine bestimmte Technik fördern, sondern ein klares und konkretes ökologisches Ziel vorgeben sollte, dessen Erreichung er unabhängig von der eingesetzten Technologie honoriert (z. B. steuerlich)?
20. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Äußerung eines Sprechers des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, laut „AFP“ vom 7. Juni 2004: „Die steuerliche Förderung solle jedoch helfen, die Verbreitung der Technologie zu fördern“?

Berlin, den 15. Juni 2004

Birgit Homburger
Angelika Brunkhorst
Michael Kauch
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Otto Fricke
Horst Friedrich (Bayreuth)
Hans-Michael Goldmann
Dr. Christel Happach-Kasan
Christoph Hartmann (Homburg)
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Dr. Werner Hoyer
Jürgen Koppelin
Harald Leibrecht
Dirk Niebel
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Eberhard Otto (Godern)
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Hermann Otto Solms
Dr. Max Stadler
Dr. Rainer Stinner
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333